

Buggy Evolution

Quadix überarbeitet seinen 1100er Buggy und rüstet den Motor mit einem Turbo auf. Wir fuhren den Prototypen.

Das Serien-Aggregat von Cherry leistet in dem seit einigen Jahren erhältlichen Buggy normalerweise 63,5 PS und beschleunigt das allradgetriebene Fahrzeug auf knapp 110 km/h. Das reichte lange Zeit aus. Jörg Braun von Quadix sagt dazu: „Es wurde Zeit, dass wir uns um den Motor kümmern. Cherry baut zuverlässige Motoren, weswegen wir auf einen auf Cherry spezialisierten Tuner zurückgreifen.“ Das komplette Turbo-Kit stammt - wie das Fahrzeug

ckelt und auch das passende Motorsteuermanagement programmiert werden. Zusätzlich wurde die Auspuffanlage überarbeitet und wirkt jetzt deutlich wuchtiger. Alles in allem dauerte die komplette Anpassung knapp ein halbes Jahr.

Das (Motor-) Fahrgefühl

Quadwelt durfte den Buggy jetzt schon

fahren. Bereit haben wir es nicht. Das Fahrzeug ist uns seit seinen Anfängen, damals noch mit einem 800er Motor, bekannt. Der Leistungssprung ist erheblich. Knapp 90 PS leistet der Motor in der turboaufgeladenen Version nun. Damit geht es in dem leichten Fahrzeug richtig zur Sache. Der Sound ist, natürlich auch wegen der direkten Nähe des Fahrers zum kaum gedämmten Motor, heftig. Die Wirkung des Turbos wird dabei ab 3.000 Umdrehungen deutlich spürbar und bei jedem Abtoure stellen sich die Nackenhaare wegen des typischen Turbosounds auf. Durch die kurze Übersetzung des Getriebes macht es richtig Arbeit, den Turbo-Vorteil auszuspielen. Man jagt durch die Gänge und merkt auch hier, dass der Buggy mittlerweile eine Entwicklung durchlaufen hat. Die Schaltwege sind subjektiv deutlich kürzer, wenn auch manchmal ein

Kurz: Das Fahrzeug überzeugt durch knappe Überhänge. Dadurch ist es extrem geländegängig.



selbst - aus China und ist dort seit Jahren zuverlässig im Einsatz. Der Lader selbst stammt von Garrett und der Druckregler der neuen Benzinpumpe von Bosch. Bewährte Komponenten also. Thomas, der verantwortliche Mechaniker bei Quadix, klärt aber auf: „Im Buggy wurde das Turbo-Kit noch nicht eingesetzt, weshalb wir viel Anpassungsarbeit leisten mussten.“ Die Schlauchverbindungen beispielsweise mussten verändert werden, Zu- und Ableitungen für das Öl entwi-

Bekannt: Die Front erinnert nach wie vor an den Wrangler. Das sieht gut aus und zieht Blicke an.





Beschleunigung: Dank des neuen Aggregats geht es im Buggy heftig zur Sache.

schwammiges Schaltgefühl aufkommt. Der Gangwechsel vom ersten in den zweiten Gang ist auch deswegen so schnell nötig, weil Quadix auf eine Untersetzung verzichtet und als Ersatz den

ersten Gang sehr kurz übersetzt. Im Gelände nicht schlecht, artet diese Abstimmung aber schnell in Stress aus, will man schnell anfahren. Wir gewöhnten uns trotzdem zügig an diese Eigenschaft.

Die Technik

Der ganze Buggy will eins nicht sein: luxuriös. Er ist puristisch ausgestattet und fährt sich auch so. Das einzige elektronische Helferlein ist seit einiger Zeit nur aufgrund gesetzlicher Bestimmungen an Bord: ABS. Als T1B-Fahrzeug ist der Bremsassistent Grundvoraussetzung für die regelkonforme Zulassung. Ansonsten ist im Buggy alles Handarbeit. Die Sperren werden per grobem Hebel eingelegt, der Allrad per Kippschalter zugeschaltet. Einen Blinkerrücksteller gibt es nicht und eine Heizung ist nur als Zubehör erhältlich. Dafür ist der Preis recht überschaubar, auch wenn das Turbo-Kit

Klassisch: Die Heckansicht veränderte sich nicht. Details wie der Auspuff wurden aufgrund des Motortunings verändert.



Heftig: Die Reifen sind nicht serienmäßig, haben aber mächtig Grip. Es handelt sich um runderneuerte Pellen aus Spanien.



Angebracht: Der Ladeluftkühler ist wirklich riesig und liegt direkt hinter dem Fahrer und Beifahrer.

einiges extra kostet. Zusammen mit der dann serienmäßigen Servolenkung ist der Buggy für voraussichtlich etwa 21.000,- Euro zu haben. Die Grundversion ist schon für knapp 14.000,- Euro erhältlich.

Im Gelände

Auf Feldwegen macht der Buggy eine gute Figur. Das Fahrwerk ist seit Jahren unverändert an Bord und fällt weder überaus positiv noch negativ auf. Es tut

T1B-Zulassung

Früher wurden Fahrzeuge wie der Qudix-Buggy oft mit LoF-Zulassung verkauft. Eigentlich für Ackerschlepper und landwirtschaftliche Einsätze gedacht, machte die LoF-Zulassung das Fahren mit offener Leistung möglich. Die nun verwendete Zulassungsart macht ein Differential hinten sowie ABS zur Voraussetzung, um mit offener, also maximaler Leistung und ohne Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h, unterwegs sein zu dürfen.



Befriedigend: Die Scheinwerfer könnten heller sein, reichen aber noch aus um Licht ins Dunkle zu bringen.



Beatmung: Der Luftfilter stammt aus chinesischer Produktion.

was es soll und hält auch harte Belastungen aus. Überaus überzeugend schlägt sich der Allrad. Sperre vorn, Sperre hinten, so soll das sein. Mechanisch einge-



Neu: Das Lenkrad wurde bereits vor einiger Zeit durch ein abgeflachtes ersetzt. Es liegt gut in der Hand. Drei neue Instrumente informieren über die Betriebszustände des Turbos und des Motors.



Serie: Eine Winde ist serienmäßig an Bord und schafft circa 1,3 Tonnen.



Leistung: Der überarbeitete Motor leistet nun knapp 90 PS, was eine große Steigerung darstellt.

legt hat man die Konfiguration ständig selbst im Griff. Das macht Spaß und ist in dieser Art wohl einzigartig. In der Preisklasse des Buggys auf jeden Fall.



Regelung: Der Druckregler ist aufgrund des erhöhten Spritbedarfs und dem Einsatz einer Benzinpumpe von Bosch notwendig.



Überarbeitet: Das Auspuffsystem erhielt Veränderungen. So ist nur noch ein Auspuffrohr vorhanden und der Durchmesser vergrößerte sich deutlich.

Der neue Motor wertet den Buggy auf. Die Elastizität ist besser, die Beschleunigung Klasse. Einfache Technik, zuverlässige

Quadix Buggy 1100 Turbo

Motor: 4-Zylinder, 4-Takt, flüssigkeitsgekühlt, turboaufgeladen, **Hubraum:** 1100 ccm, **Leistung:** 65 kW / 90 PS, **Kraftstoffversorgung:** Elektronische Einspritzung, **Startsystem:** elektrisch, **Getriebe:** Manuell, 5 Gänge, **Antrieb:** 4x4, Kardan, **Radaufhängung:** vorne Einzelradaufhängung, hinten Einzelradaufhängung, **Bremsen:** vorne 2 hydraulische Scheiben, hinten 2 hydraulische Scheiben, **Reifen:** vorne und hinten 235/60 R16, **Maße:** Länge 3.130 mm, Breite 1.620 mm, Höhe 1.545 mm, Radstand 2.215 mm, Bodenfreiheit 280 mm, **Gewicht:** 720 kg, **Tankinhalt:** 22 Liter, **Farbe:** weiß, rot, **Gewährleistung:** 2 Jahre

Preis: ab 14.000,- Euro (zzgl. Überführungskosten)

QUADIX GmbH

Gutenbergstr. 10, 96050 Bamberg
Tel. +49(0)951/9643220-0
www.quadix.de



Haltung: Die neuen Sitze sind bequem und bieten ausreichend Halt.



Serie: Die Dämpfer sind ein guter Kompromiss aus Straßenperformance und ausreichender Leistung im Gelände.

Mechanik und bewährte Komponenten machen aus dem Quadix-Buggy ein spannendes Fahrzeug. Wer die ersten Versionen des Buggys kennt, weiß die neuen Änderungen zu schätzen. Ab-

geflachtes Lenkrad, neue und bequemere Sitze. Schritt für Schritt entwickelte Quadix den Buggy weiter und machte aus ihm einen Dauerläufer. ■

China-Importe

Was in der Vergangenheit aus China kam, war oft als Billig-Konstruktion verschrien. Das stimmte lange Zeit, muss heute aber eingeschränkt werden. Wenn ein europäischer Importeur hinter den Verkäufen von China-Produkten steht und dieser eine langfristige Strategie verfolgt, können chinesische Fahrzeuge gut sein. Bei Quadix ist diese langfristige Strategie und damit Durchschlagskraft bei den chinesischen Produzenten feststellbar. Ansprüche und Forderungen nach verbesserter Qualität konnten durchgesetzt werden, weswegen der Quadix Buggy eins nicht ist: unzuverlässig.



Krabbler: Im Gelände macht der Buggy eine gute Figur. Er ist extrem wendig und leicht zu fahren.